Рекомендуемая цена: 529 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101 «Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ

СБОРКА МОДЕЛИ

№ 70

РЕСТАЙЛИНГОВОЕ СЕМЕЙСТВО

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2618-7248

00070

9 772618 724302

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 70, 2019

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 6 500 экз.
Цена: 529 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2020 Hachette Collections, France
© 2020 Ашет Коллекция
© 2020 Ашетт Коллексьон Україна

Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 17.10.2019.
Дата выхода в свет: 02.01.2020.

Фотографии и иллюстрации:
6 © Excidium/Wikimedia commons; 7 (вверху) © РИА Новости, (в центре) © Евгений Ткачёв/Фотобанк Лори, (внизу) © Art Konovalov/Фотобанк Лори; 8 (вверху) © Dmitry Terekhov/Wikimedia commons, (внизу) © Insider/Wikimedia commons; 9 © Lothar Spurzem/Wikimedia commons; 10 (вверху) © Dennis Elzinga/Wikimedia commons, (внизу) © Art Konovalov/Фотобанк Лори; 11 (вверху) © ItsGrimUpNorth/Wikimedia commons, (внизу) © Art Konovalov/Фотобанк Лори.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3

Установка опор полки задка

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

Рестайлинговое семейство

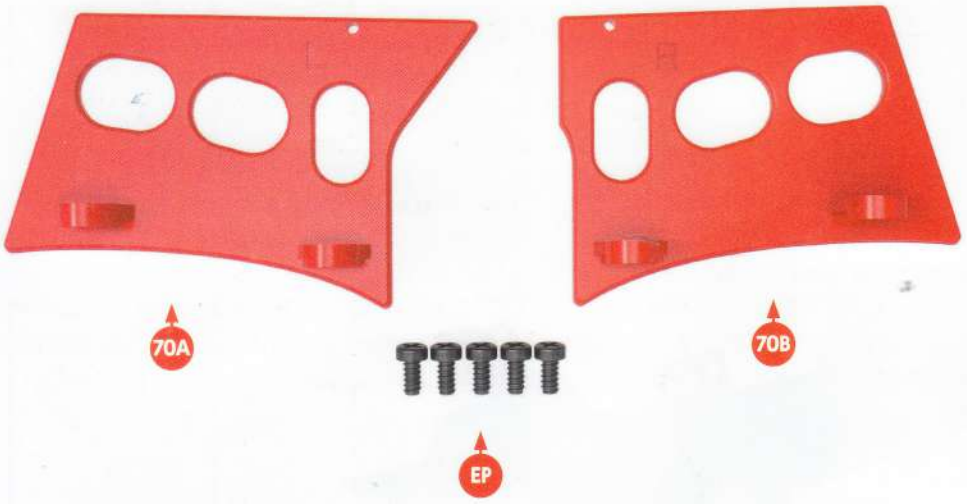
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

На европейской волне: «Фольксваген Гольф»

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

Установка опор полки задка

Используя полученные с этим выпуском детали, установите опоры полки задка на вашу модель ВАЗ-2101.



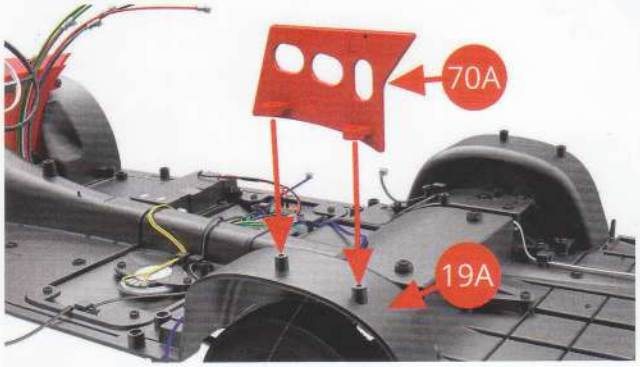
70A Левая опора полки задка

70B Правая опора полки задка

EP Винт М2,0 × 4,0 мм (5 шт.)

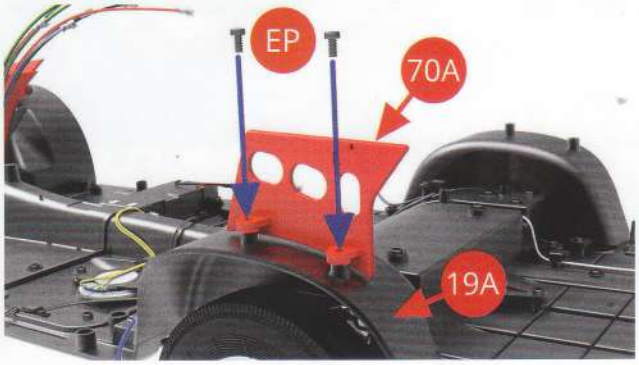
Схема сборки

1



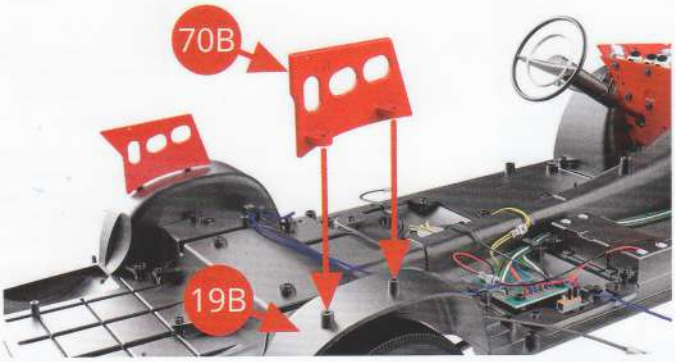
Установите левую опору полки задка 70A на арку левого заднего крыла 19A.

2



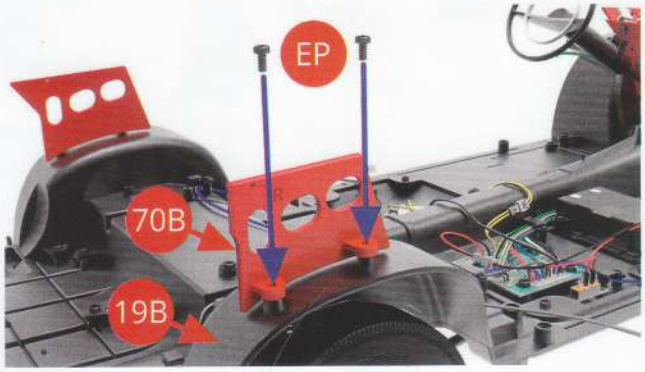
Закрепите на арке левого заднего крыла 19A левую опору полки задка 70A двумя винтами EP.

3



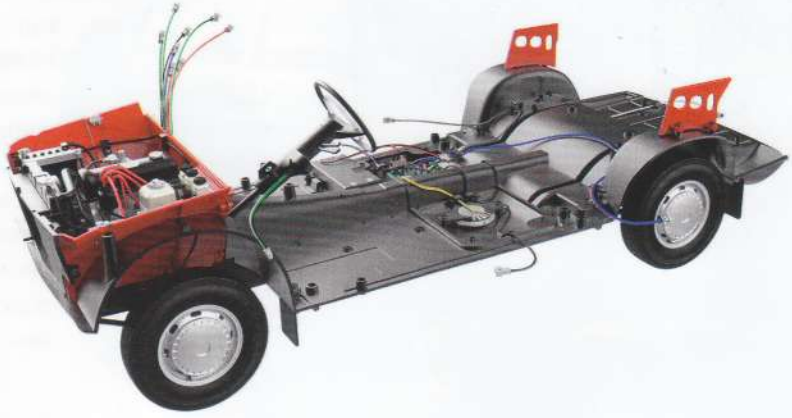
Установите правую опору полки задка 70B на арку правого заднего крыла 19B.

4



Закрепите правую опору полки задка 70B на арке правого заднего крыла 19B двумя винтами EP.

Виды узла после сборки



Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

Рестайлинговое семейство

Первые переднеприводные модели ВАЗа составили целое семейство. В конце 1990-х годов изменениям подверглись все его члены, но вот только рестайлинг получился разным.

Конец карьеры

Как ни странно, но наиболее успешную модель ВАЗ-2115 сняли с производства раньше всех – в декабре 2012 года. Последние хэтчбеки сошли с конвейера годом позже.

ВАЗ-2115 с новыми молдингами. 2011 год.

Первой обновленной моделью семейства, получившего неофициальное название «Самара-2», стал седан ВАЗ-2115 – рестайлинговая модель седана ВАЗ-21099.

Хотели как лучше...

Вслед за ВАЗ-21099 наступила очередь обновляться хэтчбекам ВАЗ-2108 и ВАЗ-2109. Впрочем, с «восьмеркой» на ВАЗе сомневались: спрос на нее был невелик, поэтому и начать решили с пятидверной «девятки». Поклонники тольяттинских хэтчбеков ждали новую машину с нетерпением. Ждали в надежде получить обновленный багажник с пятой дверью, доходящей до бампера, как на «115-й». Но, надежды не оправдались. Почему?

Еще в ходе работы над ВАЗ-2108, оказывается, была обнаружена аэродинамическая ошибка: выяснилось, что всего два дополнительных градуса в наклоне заднего стекла могут намного уменьшить его способность пачкаться, а заодно способны снизить коэффициент аэродинамического сопротивления кузова, с чем у «Спутника» дела обстояли не очень хорошо. Но модель была уже готова к производству, и вносить изменения не стали. Проще было поставить на пятую дверь стеклоочиститель.

А вот в рамках работы над обновлением «Самары» конструкторы запланировали применить новые детали: поднятую на 10 мм панель крыши без заднего спойлера-«горбика», накладную дверь багажника с проемом до бампера, новые задние фонари и задний бампер. Такой пакет нововведений в сочетании с уже опробованным на «115-й» изменением передка и боковыми накладками порогов и дверей мог бы радикально преобразить не только внешность автомобиля, но и заметно улучшить аэродинамические качества угловатого кузова.

ВАЗ-2109 на гоночных соревнованиях. 1997 год.

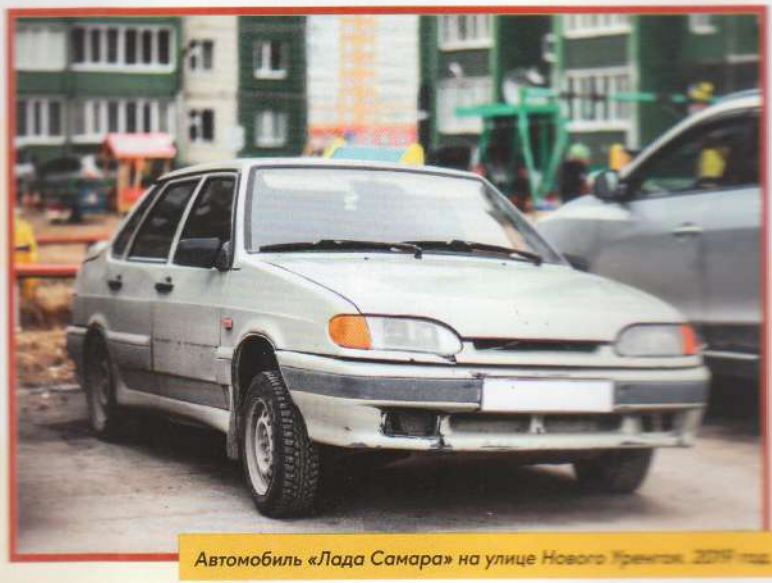
Именно поэтому новые модели продували в аэродинамической трубе, а дизайнеры работали прямо по живому – лепили из пластилина бамперы и накладки порогов, а также дверные молдинги. Именно благодаря продувке удалось малой кровью добиться отличного результата – коэффициент аэродинамического сопротивления снизился с 0,453 до 0,429 (у хэтчбеков – с 0,463 до 0,445), а распределение подъемных сил по осям у седана стало более равномерным. Другими словами, после обновления «Самара» должна была лучше прижиматься к дороге. Это как раз то качество, за которое водители любят многие иномарки с хорошей аэродинамикой.

На седане практически все необходимые изменения удалось воплотить в жизнь: четырехдверный автомобиль ВАЗ-2115 приобрел не только новый передок и боковые накладки, но и оригинальные детали кормы – накладную крышку багажника, заднюю панель, крылья, фонари и бампер. Благодаря этому визуально седан второго поколения заметно отличается от ВАЗ-21099, причем в лучшую сторону.

...а получилось как всегда

А вот с хэтчбеками такого успеха не получилось. На хэтчбеках решили ограничиться лишь иным бампером и спойлером на задней двери, поскольку другие изменения потребовали бы новых штампов крыши и боковины, которая была выполнена как единое целое с задним крылом. При этом ни задние фонари, ни крышка багажника, ни панель задка не менялись. Поэтому погрузочная высота осталась по-прежнему

ВАЗ-2115 на просторах Азербайджана. 2012 год.



Автомобиль «Лада Самара» на улице Нового Уренгоя. 2019 год.

ВАЗ-2115. Вид сзади. 2010 год.

очень большой. Так что по удобству загрузки обновленный седан оказался намного лучше хэтчбеков ВАЗ-2114 и ВАЗ-2113. А если учесть, что объем багажного отделения седана также заметно превосходил показатели хэтчбеков, то неудивительно, что «115-я» снискала славу самой вместительной и практичной «Самары-2». Ну а «114-я» и «113-я» стали пользоваться спросом у самых молодых, активных и беззаботных автомобилистов, которые в багажнике обычно возят воздух и сабвуфер.

В общем, сэкономили. Конечно же, вкладываться в модернизацию автомобиля более сложно, чем добиваться от правительства повышения ввозных пошлин на иномарки под лозунгом защиты отечественного производителя. Особенно в ситуации, когда генеральный директор АвтоВАЗа В. В. Каданников становится в 1996 году первым заместителем председателя Правительства Российской Федерации и одновременно Председателем совета директоров АвтоВАЗа.

Прочие инновации

ВАЗ-2114 появился в 2001 году, ВАЗ-2115 – в 2005-м.

Основным двигателем для семейства «Самара-2» постепенно стал 8-клапанный 1,5-литровый двигатель ВАЗ-2111 с системой распределенного впрыска, хотя первые партии ВАЗ-2115 оснащали преимущественно карбюраторным мотором ВАЗ-21083, а вот 16-клапанные ВАЗ-2112 на «Самару-2» официально никогда не ставили. Кроме того, в 1999–2002 годах на заводе под заказ поштучно собирали версию ВАЗ-2115-91 «Ротор» с двухсекционным роторно-поршневым двигателем ВАЗ-415.

Наиболее заметной новой деталью интерьера стало абсолютно оригинальное торпедо. Для него характерна массивная консоль приборов, которая немного развернута на водителя и плавно переходит в центральный тоннель. Панель получила функциональную комбинацию приборов VDO с внутренней подсветкой и жидкокристаллическими дисплеями.

Автомобиль ВАЗ-2115. Современная фотография.

На европейской волне: «Фольксваген Гольф»

45 лет назад сошел с конвейера первый «Фольксваген Гольф» – автомобиль-легенда, давший название целому классу легковых машин и ставший жемчужиной среди моделей крупнейшего автопроизводителя в Европе.

Автомобиль «Фольксваген Гольф I». 1974 год.

Этот автомобиль получил свое имя от течения Гольфстрим, теплой волной омывающего Европу. Он стал своего рода спасательным кругом для фирмы, испытывавшей в начале 1970-х годов определенные трудности.

Рождение легенды

Вплоть до конца 1960-х годов тогдашний глава концерна «Фольксваген» Генрих Нордхофф делал ставку на развитие конструкций с мотором воздушного охлаждения и задним приводом. Таким образом, фактически внимание концентрировалось на развитии «Жука». Но к тому времени концепция «Жука» уже себя исчерпала и наступил конец истории успеха. Во всяком случае – в Европе. Нужен был новый революционный автомобиль. Это отлично понимал и новый глава фирмы Курт Лоц. В итоге появился «Гольф» – автомобиль с поперечным расположением двигателя жидкостного охлаждения и передним приводом. Дизайн новой модели разрабатывал Джорджетто Джуджаро.

Новинка была представлена в мае 1974 года. Первоначально машина комплектовалась довольно экономичными (что было важно в период энергетического кризиса 1973–1974 годов) моторами от моделей «Ауди 50» (1,1 л, 50 л. с.) и «Ауди 80» (1,5 л, 70 л. с.). Энергетический кризис способствовал быстрому успеху модели – спрос на компактные авто рос стремительно.

В 1976 году появилась спортивная версия «Фольксваген Гольф GTI» (Volkswagen Golf GTI), которая снискала немало лавров на автоспортивной арене и получила немалую популярность среди молодежи. Отличительными чертами модели GTI были более мощный (спортивный) двигатель и новый экстерьер. Со временем модельный ряд

Автомобиль «Фольксваген Гольф II 1.8 Карат». 2017 год.

пополнился кабриолетом и седаном, получившим собственное имя «Джетта» (Jetta). Производство хэтчбеков завершилось в 1983 году, кабриолет продолжали делать до 1993 года. А в ЮАР этот автомобиль в модернизированном виде под названием «Сити» (Citi) выпускали до 2009 года. Общий тираж первого «Гольфа» составил 6,7 млн экземпляров.

Надежность и долговечность

В 1983 году дебютировало второе поколение «Гольфа». Автомобиль стал крупнее (длина увеличилась на 300 мм, ширина – на 55 мм), обзавелся современным оборудованием – АБС, усилителем руля, бортовым компьютером. В 1986 году появилась полноприводная версия «Синхро» (Syncro). Линейка двигателей была очень большой: 1,1 л, 1,3 л, несколько 1,6 л, 1,8 л. Мощность моторов сильно колебалась, практически у каждого было несколько версий. Также имелся вариант GTI с 1,8-литровым мотором (112 л. с.) и дисковыми тормозами на всех колесах. Но второе поколение стало тяжелее первого на 100 кг – и, несмотря на отличное шасси, «Гольф II GTI» (Golf II GTI) проигрывал более легким предшественникам из первого поколения до тех пор, пока не появился GTI с 16-клапанным мотором мощностью 139 л. с.

Автомобили 1988 модельного года отличались меньшим количеством горизонтальных ребер решетки радиатора, цельными стеклами передних дверей и, соответственно, иным положением наружных зеркал (устанавливались у переднего края дверей). Тогда же начали устанавливать молдинги на пистонах (а не приклеивать), изменилась графика шильдиков с наименованием модели. Помимо внешних изменений, серьезной модернизации подверглась и чисто техническая часть автомобиля: так, например, изменения коснулись передней подвески, электрооборудования. С 1990 года стартовали продажи машин с объемными бамперами.

Второе поколение автомобилей «Гольф» выпускали до декабря 1992 года. Всего с конвейера сошло свыше 6 млн экземпляров.

Узнаваемый и желанный

Впервые автомобиль «Фольксваген Гольф III» (Volkswagen Golf III) был показан на Женевском автосалоне в 1991 году. В 1992 году модель стала европейским «Автомобилем года». Несмотря на полностью изменившийся дизайн, марка осталась узнаваемой и желанной. Машина стала больше, удобнее

Автомобиль «Фольксваген Гольф». 2013 год.

и безопаснее. Она выпускалась с кузовами хэтчбек, кабриолет и универсал.

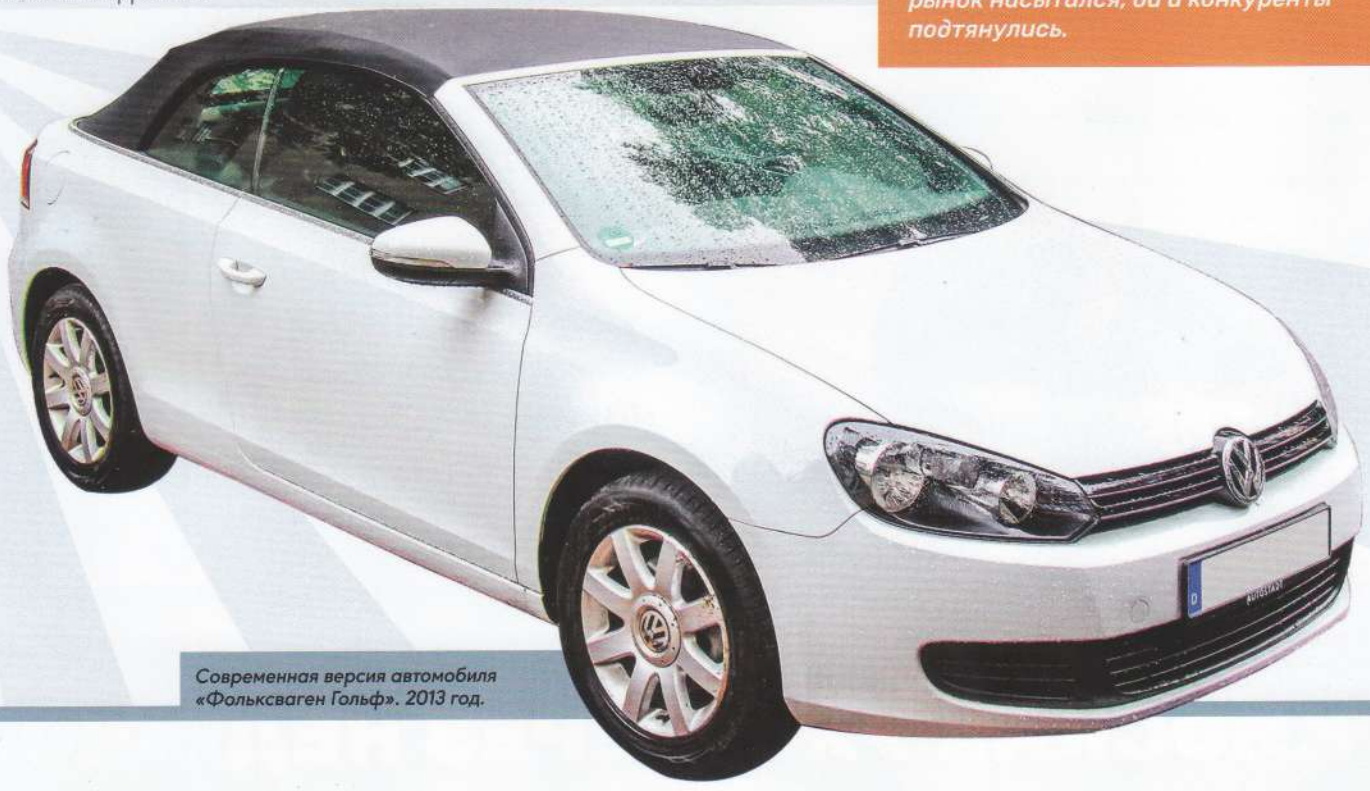
Автомобиль оснащался двигателями объемом от 1,4 до 2,9 л мощностью 60–190 л. с. Версия с кузовом седан стала называться «Венто» (Vento), но на американском рынке название осталось прежним – «Джетта». Хэтчбеки и универсалы делали до 1997 года, кабриолеты – до 2001 года. В третьем поколении седан совсем отдалился от хэтчбека: «Венто» был идентичен технически, но внешне почти ничем не напоминал «Гольф» – другая светотехника, фары, даже пропорции кузова кажутся другими. На «Гольф III» впервые в этом классе установили 6-цилиндровый мотор, что сделало его престижнее не только внешне, но и с точки зрения классификации.

Автомобиль «Фольксваген Гольф II Mk2 G60 Лимитед» на выставке в Великобритании. 2004 год.

«Гольф III», поддерживаемый славой двух предыдущих поколений, стал именно тем автомобилем, в честь которого малый средний класс С начал называться гольф-классом. Он обладал уникальным дизайном, гораздо более просторным салоном, а самое главное – перестал выглядеть как дешевая малолитражка, обрел солидные формы и выверенные пропорции. Словом, рабочая лошадка превратилась во франта.

Хорошо, но мало

Всего с конвейера сошло около 4,8 млн автомобилей «Гольф III». Их было выпущено меньше, чем «Гольф I» и «Гольф II», не потому, что они были хуже. Просто рынок насытился, да и конкуренты подтянулись.

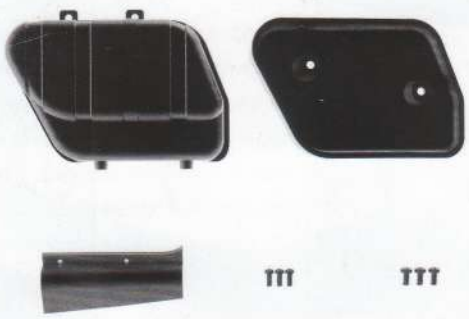


Современная версия автомобиля «Фольксваген Гольф». 2013 год.

В НОМЕРЕ 71

- СБОРКА БЕНЗОБАКА
- КОРПОРАЦИЯ «ДЖЕНЕРАЛ МОТОРС»

ДЕТАЛИ НОМЕРА:



- ЛЕВАЯ ЧАСТЬ БЕНЗОБАКА
- ПРАВАЯ ЧАСТЬ БЕНЗОБАКА
- ПАНЕЛЬ
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2. © 2019 Ашет Коллекция. © 2019 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ АО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!